कच्चे तेल की मात्रा का वर्षवार विवरण निम्नलिखित है :—

लाख टन मिलियन टनों में

वर्ष	संसाधित क्रूड
1989–90	2.964
1990–91	2.416
1991–92	2.262

(ख) से (ङ) उत्तर-पूर्व में कच्चे तेल की आपूर्ति में कमी होने के कारण शोधन-क्षमता का उपयोग नहीं हो पाया है। चूंकि उत्तर-पूर्व में उत्पादित समूचे क्रूड का संसाधन हो चुका है, अतः इसके कारण हानि होने का प्रश्न नहीं उठता। बरौनी रिफाइनरी की यथासंभव अधिक आपूर्ति करने के सभी प्रयास किए जाते हैं। इंडियन आयल कारपोरेशन लि० ने हल्दिया से बरौनी तक एक नई क्रूड पाइपलाइन बिछाने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

राजस्थान में छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित किया जाना

3017. **डा० बशारत अहमद :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) राजस्थान में छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित किए जाने हेतु क्या योजनायें हैं और इनके किस-किस वर्ष तक पूरी हो जाने की संभावना है ;

(ख) क्या राजस्थान में चलने वाली सभी रेलों की डीजलीकरण तथा विद्युतीकरण की कोई योजना है और यदि हां तो, तत्संबंधी ब्यौरा क्या है ; और

(ग) बड़ी लाइनों पर चलने वाली रेलों को कोयला इंजनों द्वारा चलाया जाना कब तक पूरी तरह से समाप्त किए जाने की संभावना है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) राजस्थान के निम्नलिखित मीटर लाइन मार्गों को बड़ी लाइन में परिवर्तन के लिए पहचान की गई है :—

1. लालगढ़-बीकानेर-मेड़ता रोड
2. मेड़ता रोड–जोधपुर-जैसलमेर
3. जोधपुर-समदेड़ी - मुनाबाव
4. लूनी-बाड़मेर
5. लूनी-पालनपुर
6. मेड़ता रोड–फुलेरा–जयपुर
7. दिल्ली-रेवाड़ी-जयपुर-बांदीकुई
8. सवाईमाधोपुर–जयपुर
9. लालगढ़–कोटा-रतलाम
10. हनुमानगढ़–पक्का सेरा–लालगढ़

इनमें से बीकानेर-मेड़ता रोड, दिल्ली रेवाड़ी और सवाईमाधोपुर जयपुर खंडों पर पहले ही कार्य प्रगति पर है। निम्नलिखित मार्गों पर चालू वर्ष के दौरान कार्य पूरा होने की संभावना है :—

1. लालगढ़-मेड़ता रोड
2. लालगढ़-कोटा-रतलाम
3. सवाईमाधोपुर–जयपुर

उपरोक्त शेष खंडों पर कार्य आठवीं पंचवर्षीय योजना के अंतिम वर्षों में शुरू किया जाएगा। अपूरहोता कार्य का पूरा होना आगामी वर्षों में संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर होगा।

(ख) और (ग) रेलों ने इस शताब्दी के अंत तक भारी कर्षण को डीजल/बिजली कर्षण में बदलने की योजना बनाई है। बशर्ते धनराशि उपलब्ध हो और रेलों की उत्पादन इकाइयों में विनिर्माण की क्षमता हो।

सतना-रीवा-धवार-ब्यौहारी रेल लाइन का क. रीवा-धवार-ब्यौहारी खंड

3018. **श्री कैलाश नारायण सारंग :** क्या रेल मंत्री 22 जुलाई, 1992 को राज्य सभा में तारांकित प्रश्न 213 के दिए गए उत्तर को देखेंगे और यह बताने की कृपा करेंगे कि उपरोक्त रेल लाइन के सतना-रीवा और रीवा-ब्यौहारी खण्डों

पर अगले दस वर्षों में माल और यात्री परिवहन कितना-कितना होने का अनुमान है और रेल लाइन के उपरोक्त दोनों खंडों के निर्माण की अनुमानित लागत कितनी है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : सूचना एकत्रित की जा रही है और सभा पटल पर रख दी जाएगी ।

स्टालों का आवंटन

3019. **श्री मोहम्मद अफजल उर्फ मीम अफजल** : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) देश भर में रेलवे स्टेशनों पर खाद्य पदार्थ और चाय बेचने के कितने स्टाल हैं ; और

(ख) इनमें से कितने स्टाल क्रमश: पिछड़े वर्गों के लोगों और अपंग व्यक्तियों को आवंटित किए गए हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मल्लिकार्जुन) : (क) 4121 ।

(ख) काउंटवार आंकड़े नहीं रखे जाते हैं, बहरहाल, शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों को 8 स्टाल आवंटित किए गए हैं ।

Refund of ticket money to passengers

3020. SHRI CHIMANBHAI MEHTA:
SHRIMATI MIRA DAS:
SHRI ANANTRAY DEVSHANKER DAVE:

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to refer to the answer to Starred Question 211 given in the Rajya Sabh?. on the 22nd July, 1992 and state;

(a) the reasons for which the passengers are not eligible for compensation if undue and long delay—beyond tw_0 hours on long distance and on_e hour on short distance journeys occurs;

(b) whether such compensation is paid in ether countries

(c) what are the reasons in nor mal situations for delay which are beyond the control of the Kailways; and

(d) what are the schedules for the maintenance of equipments?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MALLIK ARJUN): (a) In case of late arrival of trains, the Railways cannot grant refund or pay any compensation to all the passengers of such late-running trains in-as much as Railways have already incurred the cost involved in the asportation of passengers. The :enger far_e structure is not fully cost-based' and Railways do not earn jrofit from overall passenger services.

(b) This information is not available with the Ministry of Railways.

Reasons for late running of trains beyond Railways' control are agitations bandhs, miscreant activities, alarm chain pulling, bad weather, premature failure of equipments, cautious driving due to fog, etc.

(d) There are periodical schedules laid down for maintenance of various equipments, depending on technical requirements for each type of equipment. These schedules are generally time based and in some cases utilisation based.

Ralway accidents

3021. SHRI SUSHILKUMAR SAMBHAJIRAO SHINDE:
SHRI MOHAMMED AFZAL *alias* MEEM AFZA^T_
SHRI TINDIVANAM G. VENKATARAMAN,
SHRI J. S. RAJU:

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) the number of accidents of the I railways during the last three years;